



## O'ZBEKISTONDA TRANSPORT SOHASINI RAQAMLASHTIRISH VA UNDA SUN'IY INTELLEKTNI QO'LLASHNING HUQUQIY MUAMMOLARI

Yuldashev Dj.X.

Toshkent davlat transport universiteti  
kafedra professori, yuridik fanlar doktori (DSc)  
E-mail: y.djaxongir@gmail.com  
<https://doi.org/10.5281/zenodo.19978209>

### ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 26-aprel 2026 yil  
Ma'qullandi: 28-aprel 2026 yil  
Nashr qilindi: 30-aprel 2026 yil

### KEYWORDS

intellektual transport tizimlari (ITT), yuqori avtomatlashtirilgan transport vositalari, raqamlashtirish, transport huquqi, sun'iy intellekt, qat'iy obyektiv javobgarlik (strict liability), Big Data, Lex Robotica Transportica, antropotsentrik yondashuv, kiber-fizik huquq obyekt.

### ABSTRACT

Mazkur maqolada transport sohasini raqamlashtirish, intellektual transport tizimlari (ITT) va yuqori avtomatlashtirilgan (uchuvchisiz) transport vositalaridan foydalanishning murakkab yuridik muammolari chuqur ilmiy tahlil qilingan. Sun'iy intellektning transport huquqidagi maqomi, ma'lumotlar maxfiyligi (Big Data) va jamoat xavfsizligi o'rtasidagi ziddiyatlar, shuningdek, huquqbuzarliklar (fuqarolik, ma'muriy, jinoiy) uchun javobgarlik mexanizmlarini taqsimlashdagi huquqiy bo'shliqlar ochib berilgan. Muallif an'anaviy antropotsentrik huquqiy yondashuvdan voz kechib, "Lex Robotica Transportica" konsepsiyasini joriy etish hamda javobgarlik va sug'urta qonunchiligini modernizatsiya qilish bo'yicha ilmiy asoslangan takliflarni ilgari suradi.

Zamonaviy huquqshunoslik oldida turgan eng murakkab va fundamental masalalardan biri bu – transport sohasini raqamlashtirish jarayonida vujudga kelayotgan yangi voqelik, xususan, raqamli texnologiyalar va sun'iy intellektning transport huquqidagi maqomini aniqlashdir. O'zbekiston Respublikasining "Transport to'g'risida"gi Qonunida transport tizimining yagona tarmoq sifatida e'tirof etilishi va unda zamonaviy axborot-kommunikatsiya texnologiyalarini joriy qilishning ustuvor yo'nalish sifatida mustahkamlanishi ushbu tadqiqotning nechog'lik dolzarb ekanligini ko'rsatadi.

Zamonaviy transport huquqining eng muhim va jadal rivojlanayotgan institutlaridan biri bu – intellektual transport tizimlari (ITT) va ularni huquqiy tartibga solish masalasidir. Transport infratuzilmasini raqamlashtirish sharoitida ITT shunchaki texnik vositalar majmuidan chiqib, yo'l harakatini boshqarish va nazorat qilishning mustaqil yuridik mexanizmiga aylanmoqda. O'zbekiston Respublikasining yangi tahrirdagi "Yo'l harakati to'g'risida"gi Qonunida yo'l harakatini tashkil etishning texnik vositalari, xususan, yo'l harakatini avtomatik boshqarish tizimlari tushunchasi va ularning maqomi ochib berilgan bo'lib, ushbu normalar bevosita ITTning milliy qonunchilikdagi fundamental asosi sifatida xizmat qiladi. Biroq, yuridik nuqtai nazardan, ITTning yagona va universal ta'rif, uning huquq obyekt sifatidagi xususiyatlari

hanuzgacha qonunchilikda to'laqonli va tizimli tarzda o'z aksini topmagan. Bu esa, mazkur tizimlarni joriy etish, ulardan foydalanish va yuzaga keladigan nizolarni hal etishda qator nazariy va amaliy muammolarni keltirib chiqarmoqda.

Yuridik fanlarda ITTning huquqiy tabiati borasida turli xil yondashuvlar va keskin ilmiy polemika mavjud. M.A.Yegorovanning ta'kidlashicha, intellektual transport tizimlari oddiy axborot tizimlari emas, balki fizik va raqamli infratuzilmani o'zida mujassam etgan, murakkab mulkiy kompleksdir<sup>1</sup>. Ushbu farazga qo'shilgan holda shuni ta'kidlash joizki, ITT nafaqat mulkiy kompleks, balki subyektlarning (davlat, operator, foydalanuvchi) xulq-atvorini bevosita tartibga soluvchi "raqamli ma'muriyat" vazifasini ham bajarmoqda. Bundan kelib chiqadiki, ITTning huquqiy rejimi ham mulk huquqi, ham ma'muriy-huquqiy boshqaruv normalarining o'ziga xos simbiozini tashkil etishi lozim. O'zbekiston Respublikasining "Transport to'g'risida"gi Qonunida belgilangan transport tizimini raqamlashtirish va zamonaviy axborot-kommunikatsiya texnologiyalarini joriy etish majburiyati mahalliy va davlat boshqaruv organlari zimmasiga yuklatilgan bo'lib, bu ITTni davlat boshqaruvining raqamli instrumenti sifatida talqin qilishga mustahkam asos bo'ladi.

ITTning eng muhim tarkibiy qismi – bu yo'l harakatini monitoring qilish infratuzilmasidir. "Yo'l harakati to'g'risida"gi Qonunga muvofiq, yo'l harakati monitoringi yo'l harakatini tashkil etishning asosiy ko'rsatkichlari va texnik vositalarning holati haqidagi axborotni hisobga olish, umumlashtirish, unga ishlov berish va uni tahlil qilish jarayoni sifatida mustahkamlangan. Bu jarayon uzluksiz ravishda videokuzatuv kameralari, sensorlar, radarlar va navigatsiya tizimlari orqali amalga oshiriladi. Biroq, huquqiy muammo shundaki, mazkur infratuzilma orqali yig'ilayotgan ulkan hajmdagi ma'lumotlarning (Big Data) egalik huquqi va ulardan foydalanish chegaralari qonunchilikda aniq chegaralanmagan. Monitoring infratuzilmasi nafaqat yo'lning holati, balki harakat ishtirokchilarining shaxsga doir ma'lumotlarini ham to'playdi. Bu esa, jamoat xavfsizligini ta'minlash manfaatlari bilan insonning shaxsiy hayoti daxlsizligi konstitutsiyaviy huquqi o'rtasidagi murakkab yuridik ziddiyatni yuzaga keltiradi.

Ushbu ziddiyat borasida V.S. Jarov o'zining ilmiy izlanishlarida yo'l harakatini monitoring qilish tizimlari tomonidan yig'iladigan ma'lumotlar qat'iy ravishda anonimlashtirilishi va faqat ma'muriy maqsadlarda ishlatilishi kerakligini ilgari suradi<sup>2</sup>. Muallif sifatida bunday qarashga qisman qo'shilamiz, sababi ma'lumotlarni to'liq anonimlashtirish huquqbuzarliklarni aniqlash va aybdorlarni javobgarlikka tortish jarayonini yo'qqa chiqarishi mumkin. Aksincha, monitoring infratuzilmasini boshqarishning huquqiy rejimida "ma'lumotlarni kriptografik himoyalash" va "maqsadli foydalanish prinsipi" ustuvor bo'lishi shart. YA'ni, ITT orqali olingan ma'lumotlar faqatgina yo'l harakatini tashkil etish, tirbandliklarni bartaraf qilish yoki yo'l-transport hodisalarini tergov qilish doirasidagina protsessual dalil sifatida olinishi qonun bilan kafolatlanishi zarur.

Bundan tashqari, ITT infratuzilmasini loyihalash va joylashtirishning ma'muriy-huquqiy tartib-taomillari ham jiddiy e'tibor talab etadi. "Avtomobil yo'llari to'g'risida"gi Qonunga ko'ra, ajratilgan mintaqada muhandislik kommunikatsiyalarini qurish yo'l egalari bilan kelishilishi shart. Ammo intellektual sensorlar va "aqlli svetoforlar" kabi qurilmalar standart muhandislik

<sup>1</sup> Егорова М.А. Правовой режим интеллектуальных транспортных систем // Транспортное право. – 2022. – № 3. – С. 15-20.

<sup>2</sup> Жаров В.С. Инфраструктура мониторинга дорожного движения: вопросы правового регулирования // Государство и право. – 2021. – № 8. – С. 84-91.

kommunikatsiyalaridan tubdan farq qiladi, chunki ular doimiy radio va internet tarmoqlariga ulangan bo'ladi. Mahalliy ijro etuvchi hokimiyat organlariga yo'l harakatiga axborot-kommunikatsiya texnologiyalarini joriy etish vakolati berilgan bo'lsa-da, bu qurilmalarning yagona milliy integratsion platformasini yaratish mexanizmi qonunchilikda yetishmayapti. Natijada, turli hududlardagi monitoring tizimlari o'zaro disgarmoniya holatida ishlashi, bu esa milliy transport logistikasida "raqamli uzilishlar"ga olib kelishi mumkin.

Intellectual transport tizimlarini boshqarishning huquqiy rejimidagi yana bir muammoli nuqta bu – tizim xatoligi tufayli kelib chiqadigan javobgarlik masalasidir. Masalan, ITT tarkibidagi "aqli svetofor" algoritmdagi nosozlik tufayli bir vaqtning o'zida kesishuvchi yo'nalishlarga yashil chiroq yondirsa va bu yo'l-transport hodisasiga sabab bo'lsa, javobgarlik kimning zimmasiga tushadi? V.A.Laptev kabi tadqiqotchilar bunday holatlarda dasturiy ta'minot ishlab chiqaruvchilari subsidiar javobgar bo'lishi kerakligini ta'kidlaydi<sup>3</sup>. Bizningcha, transport huquqi nuqtai nazaridan bu yondashuv yetarli emas. Bunday vaziyatda obyekt egasi sifatida ITTni boshqarayotgan davlat organi yoki operator obyektiv javobgarlik (strict liability) subyekti sifatida e'tirof etilishi va jabrlanuvchilarga yetkazilgan zarar dastlab operatorning maxsus sug'urta fondidan qoplanishi, so'ngra regress tartibida dasturchi yoki pudratchidan undirilishi mexanizmi qonunchilikka kiritilishi lozim.

Ushbu masala bevosita tashuvchining javobgarligiga ham daxldor. "Tashuvchining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida"gi Qonun normalari an'anaviy transport vositalarini boshqarayotgan jismoniy shaxslarning (haydovchilarning) xatolarini sug'urtalashga mo'ljallangan. Biroq, yuqori avtomatlashtirilgan (uchuvchisiz) transport vositalari ITTning ajralmas elementi sifatida yo'llarda paydo bo'lganda, yo'lovchi yoki yuk tashishda sodir bo'lgan halokat uchun tashuvchini ayblash mantiqan qiyinlashadi, chunki boshqaruv to'liq ITT infratuzilmasi (markaziy serverlar) va avtopilot qo'lida bo'ladi. Demak, sug'urta qonunchiligiga "raqamli transport infratuzilmasining sun'iy intellekt xatosi tufayli kelib chiqadigan fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish" degan mutlaqo yangi toifani kiritish obyektiv zaruriyatdir. Busiz kelajakda yo'lovchilar va yuk egalarining huquqlari himoyasiz qolishi muqarrar.

Temir yo'l transporti sohasida ham ITT konsepsiyasi o'zining yuridik aksini topmoqda. 2024-yilda qabul qilingan yangi tahrirdagi "Temir yo'l transporti to'g'risida"gi Qonunda temir yo'l transporti infratuzilmasi tarkibida aloqa tarmoqlari, markazlashtirish va bloklash tizimlari, axborot majmualari hamda harakatni boshqarish tizimlari alohida ko'rsatib o'tilgan. Ushbu avtomatika va telemexanika vositalari mohiyatan temir yo'l ITTining asosidir. Qonunda infratuzilma operatoriga temir yo'l transporti infratuzilmasidan foydalanish va uni modernizatsiya qilish vazifasi yuklatilgan. Bunda poyezdlar harakatini dispetcherlik markazlari orqali sun'iy intellekt algoritmlari yordamida boshqarishning huquqiy rejimi nafaqat milliy, balki xalqaro tranzit tashishlari xavfsizligini ta'minlash nuqtai nazaridan eng yuqori yuridik kuchga ega bo'lgan normalar bilan tartibga solinishi kerak. Temir yo'l ITTlarining kiberhujumlarga uchrashi butun boshli davlat iqtisodiyotini falaj qilishi mumkinligi sababli, ushbu obyektlarning muhofaza zonalari qatorida "virtual muhofaza zonalari" tushunchasini ham shakllantirish lozim.

<sup>3</sup> Лаптев В.А. Искусственный интеллект и ответственность за его работу // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2019. – № 2. – С. 79-102.

Shu bilan birga, ITTni huquqiy tartibga solishda davlat-xususiy sheriklik (DXSH) mexanizmlaridan foydalanish masalasi muammoli bo'lib qolmoqda. Yo'l harakati monitoringini amalga oshirish va pulli to'xtab turish joylarini (aqli parkinglarni) tashkil etish huquqi mahalliy ijro orgalariga berilgan bo'lib, bu jarayonga xususiy investorlarni jalb qilish amaliyoti kengaymoqda. Biroq, strategik ahamiyatga ega bo'lgan yo'l harakatini nazorat qilish infratuzilmasini (kameralar, serverlar, ma'lumotlar bazasini) xususiy kompaniyalar boshqaruviga berishning yuridik chegaralari aniq emas. Xususiy sektorning asosiy maqsadi tijoriy foyda (jarimalardan tushadigan foizlar) olish bo'lganligi sababli, monitoring tizimlarini o'rnatishda harakat xavfsizligidan ko'ra ko'proq jarima yozish imkoniyati yuqori bo'lgan nuqtalar tanlanishi kuzatilmoqda. Bunday manfaatlar to'qnashuvining oldini olish uchun ITT doirasidagi DXSH loyihalarida boshqaruv va jazolash (jarima qo'llash) vakolati qat'iy ravishda faqat davlat organlari (masalan, Davlat yo'l harakati xavfsizligi xizmati) vakolatida qolishi, xususiy sherik esa faqat texnik operator sifatida faoliyat yuritishini qonun darajasida cheklovchi imperativ normalar qabul qilinishi zarur.

Xulosa qilib aytganda, O'zbekistonda intellektual transport tizimlari va yo'l harakatini monitoring qilish infratuzilmasini boshqarishning huquqiy rejimi o'tish davrining paradokslarini o'zida namoyon etmoqda. Bir tomondan, transport qonunchiligimizda raqamlashtirish va avtomatlashtirishga qaratilgan ilg'or normalar o'z aksini topyapti. Ikkinchi tomondan, mazkur tizimlarning mustaqil qaror qabul qilish xususiyati, Big Data bilan ishlashi va sun'iy intellekt elementlarining mavjudligi an'anaviy fuqarolik, ma'muriy va transport huquqi normalari doirasiga sig'maydi. Yuqoridagi tahlil va ilmiy polemikalar shuni ko'rsatadiki, milliy qonunchiligimizda ITTni shunchaki "texnik vosita" emas, balki axborot, mulk va ma'muriy boshqaruv elementlarini birlashtirgan "murakkab kiber-fizik huquq obyekti" sifatida tan oluvchi maxsus kompleks normativ hujjat ishlab chiqilishi kechiktirib bo'lmaydigan obyektiv zaruriyatdir. Aynan shunday yondashuvga yuqori avtomatlashtirilgan transport vositalarining yo'llarimizga xavfsiz integratsiyasini huquqiy jihatdan kafolatlay oladi.

Shuningdek, murakkab va ziddiyatli nazariy-amaliy masalalardan biri – bu yuqori avtomatlashtirilgan, ya'ni uchuvchisiz transport vositalarining yo'l harakatiga integratsiyalashuvi natijasida kelib chiqadigan javobgarlik masalalaridir. Ushbu fenomen yurisprudensiyaning asrlar davomida shakllangan antropotsentrik (markazda inson turuvchi) tamoyillarini, xususan, fuqarolik, ma'muriy va jinoyat huquqidagi ayb va javobgarlik konsepsiyalarini tubdan qayta ko'rib chiqishni taqozo etmoqda. O'zbekiston Respublikasining yangi tahrirdagi "Yo'l harakati to'g'risida"gi Qonunida yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash asoslari mustahkamlangan bo'lsa-da, mazkur qonun hujjati hanuzgacha an'anaviy boshqaruv modeliga, ya'ni bevosita rul chambaragi ortida o'tirgan jismoniy shaxsga asoslanadi. Avtopilot tizimlarining (4 va 5-darajali avtomatlashtirish) paydo bo'lishi bilan javobgarlik subyektini aniqlash jarayoni jiddiy yuridik boshi berk ko'chaga kirib qolmoqda.

Mazkur muammoning ildizi, eng avvalo, "haydovchi" tushunchasining legal talqinida yashiringan. Amaldagi "Yo'l harakati to'g'risida"gi Qonunning 4-moddasida haydovchi – transport vositasini boshqaruvchi shaxs sifatida qat'iy belgilangan. Yuqori avtomatlashtirilgan transport vositalarida esa fizik shaxs shunchaki yo'lovchi yoki kuzatuvchi maqomiga o'tadi, boshqaruv esa sun'iy intellekt dasturiga topshiriladi. A.V.Popova o'zining tadqiqotlarida uchuvchisiz transport vositalarini tartibga solishda sun'iy intellektni o'ziga xos "elektron haydovchi" sifatida legallashtirish va unga ma'lum ma'noda kvazi-subyekt maqomini berish

zarurligini ilgari suradi<sup>4</sup>. Biroq, bizning nazarimizda, bu faraz milliy huquq tizimimizning obyektiv realligiga ziddir, zero dasturiy ta'minot javobgarlikning mustaqil subyeksi bo'la olmaydi, aksincha, qonunchilikda "masofaviy operator" yoki "avtomatlashtirilgan tizim dispetcheri" kabi yangi yuridik maqomlarni joriy etish orqali huquqiy bo'shliqni to'ldirish mantiqan to'g'riroqdir.

Fuqarolik-huquqiy javobgarlik, ya'ni delikt majburiyatlari uchuvchisiz transport vositalari kontekstida butunlay yangicha tus oladi. Umumiy qoidaga ko'ra, transport vositasi ortiqcha xavf manbai hisoblanadi va "Yo'l harakati to'g'risida"gi Qonunning 35-moddasiga binoan transport vositasi egasi uning texnik sozligi hamda xavfsizligi uchun mas'uldir. Ammo, agar yo'l-transport hodisasi transport vositasi egasining ehtiyotsizligi emas, balki dasturiy ta'minotdagi nosozlik yoki sensorlarning noto'g'ri ishlashi tufayli sodir bo'lsa, ziyonni qoplash majburiyati kimning zimmasiga tushadi? Bunday holatlarda an'anaviy delikt huquqi bilan mahsulot sifati uchun javobgarlik (product liability) institutlari o'rtasida jiddiy kolliziya yuzaga keladi.

Bu borada huquqshunos olimlar A.I.Chuchayev va A.F.Malikovlar avtopilot xatosi oqibatida yetkazilgan zarar uchun fuqarolik javobgarligini to'g'ridan-to'g'ri transport vositasini ishlab chiqaruvchi zavod yoki dasturiy ta'minot egasi zimmasiga yuklash adolatli bo'lishini ta'kidlaydilar<sup>5</sup>. Shunday bo'lsa-da, mazkur pozitsiya bilan to'liq kelishib bo'lmaydi. Transport huquqining asosiy maqsadi jabrlanuvchining buzilgan huquqlarini eng tezkor va samarali tarzda tiklashdir. Agar jabrlanuvchidan ishlab chiqaruvchi korporatsiyalar bilan sudlashish talab etilsa, bu yillab davom etadigan murakkab jarayonga aylanadi. Shu bois, eng maqbul yechim – qat'iy obyektiv javobgarlikni (strict liability) yana transport vositasining titul egasi zimmasida qoldirish va keyinchalik unga ishlab chiqaruvchiga nisbatan regress da'vosi qo'zg'atish huquqini kafolatlashdir.

Aynan mana shu nuqtada sug'urta qonunchiligining roli yanada yaqqol namoyon bo'ladi. O'zbekiston Respublikasining "Tashuvchining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida"gi Qonuni yo'lovchilar va uchinchi shaxslar oldidagi majburiyatlarni sug'urtalashni shart qilib qo'yadi. Biroq mazkur Qonunning 15-moddasida belgilangan sug'urtalovchining regress talabi qo'yish hujjatlari, masalan, transport vositasini mast holatda yoki hujjatlarsiz boshqarish kabi shartlar uchuvchisiz transport vositalariga nisbatan mutlaqo ishlamaydi. Shu sababli, mazkur normalarni avtomatlashtirilgan transport realligiga moslashtirib, sug'urtalovchiga regress huquqini beruvchi yangi asoslarni – masalan, egasi tomonidan avtopilot dasturini o'z vaqtida yangilamaslik yoki sensorlarning ishlashiga sun'iy aralashish (xakerlik hujumlaridan tashqari) kabi mezonlarni qonunchilikka kiritish talab etiladi.

Ma'muriy javobgarlik doirasidagi masalalar ham nazariy jihatdan murakkabdir. Bugungi kunda yo'l harakati qoidalari buzilganda, maxsus avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish texnika vositalari orqali jarimalar bevosita transport vositasining mulkdoriga yoziladi. Ammo, yuqori avtomatlashtirilgan transport vositasi yo'l infratuzilmasidagi nosozlik yoki yo'l belgisining noto'g'ri o'rnatilganligi sababli qoidani buzsa, buning uchun mulkdorni jazolash ma'muriy huquqdagi "ayb" (culpa) prinsipiga zid keladi. O'zbekiston Respublikasining "Yo'l

<sup>4</sup> Попова А.В. Правовое регулирование использования беспилотных транспортных средств // Журнал российского права. – 2020. – № 8. – С. 84-95.

<sup>5</sup> Чучаев А.И., Маликов А.Ф. Ответственность за вред, причиненный высокоавтоматизированными транспортными средствами // Государство и право. – 2019. – № 6. – С. 60-69.

harakati to'g'risida"gi Qonunida yo'l egalarning yo'l belgilari va texnik vositalarning holati uchun javobgarligi qat'iy belgilangan. Uchuvchisiz transport vositalari davrida mazkur infratuzilma xatosi uchun jarimani bekor qilish yoki to'g'ridan-to'g'ri yo'l egasiga yo'naltirishning yangi elektron-ma'muriy mexanizmlari ishlab chiqilishi zarur.

Eng katta ilmiy munozaralar va huquqiy yechimini kutayotgan muammolar esa jinoiy javobgarlik sohasiga to'g'ri keladi. Jinoyat huquqining fundamental asosi bo'lgan "mens rea" (jinoiy niyat, qasd yoki ehtiyotsizlik) faqatgina ongli jismoniy shaxsga xos xususiyatdir. Avtopilotning algoritmik qarori oqibatida insonlar o'limi bilan tugaydigan yo'l-transport hodisasi sodir bo'lsa, jinoyat subyekti kim bo'ladi? A.I.Korobeyev va A.I.Chuchayev o'z tadqiqotlarida bunday vaziyatlarda dasturchilarni yoki transport vositasini ishlab chiqargan korporatsiya rahbarlarini jinoiy javobgarlikka tortish konsepsiyasini tahlil qiladilar va buning kriminologik jihatdan nihoyatda murakkabligini ta'kidlaydilar<sup>6</sup>.

Yuqoridagi olimlarning qarashlariga mualliflik pozitsiyasidan yondashadigan bo'lsak, mashinani yoki sun'iy intellektni qamoqqa olish mumkin emasligi ayon. Shuning uchun, jinoyat qonunchiligida "raqamli ehtiyotsizlik" yoki "korporativ jinoiy javobgarlik" institutlarini joriy etish vaqti keldi. Transport vositasi egasi faqatgina tizimning favqulodda ogohlantirishlarini qasddan e'tiborsiz qoldirgan yoki avtopilotni nosoz holatda ishga tushirgan taqdirdagina jinoiy javobgar bo'lishi adolatdandir. O'zbekiston Respublikasining "Transport to'g'risida"gi Qonunida transport xavfsizligini ta'minlash va avariylarning oldini olish majburiyati transport tashkilotlari hamda tashuvchilar zimmasiga yuklatilgan bo'lib, ularning bu boradagi mas'uliyati jinoiy prevensiyaning asosi bo'lib xizmat qiladi.

Kiberxavfsizlik va yuqori avtomatlashtirilgan transport vositalarining integratsiyasi masalasi yana bir muhim muammodir. Agar avtopilot tizimi xakerlik hujumiga uchrasa va buning oqibatida yo'l-transport hodisasi sodir bo'lsa, bu holatni oddiy avariya emas, balki transport vositasidan qurol sifatida foydalanilgan terrorchilik yoki diversiya harakati sifatida baholash mumkin. "Transport to'g'risida"gi Qonunning 31-moddasiga muvofiq, transport infratuzilmasi va vositalarining zaifligini baholash hamda ularni g'ayriqonuniy aralashuvdan himoya qilish davlat siyosatining ustuvor yo'nalishi etib belgilangan. Bundan kelib chiqadiki, egasi tomonidan kiberhimoya vositalarini yangilamaslik orqali transport vositasini zaif holatga keltirish holati kelajakda alohida turdagi jinoiy qilmish sifatida kvalifikatsiya qilinishi mumkin.

Xulosa qilib aytganda, yuqori avtomatlashtirilgan transport vositalarining yo'l harakatiga kirib kelishi mavjud huquqiy paradigmalarni tubdan isloh qilishni talab etadi. Bu jarayonda antropotsentrik normalardan voz kechib, "Lex Robotica Transportica" (robotlashtirilgan transport huquqi) konsepsiyasini yaratish zarur. Buning uchun, birinchi navbatda, "Yo'l harakati to'g'risida"gi Qonundagi "haydovchi" tushunchasini qayta talqin qilish va avtomatlashtirilgan tizimlarni qonuniylashtirish, "Tashuvchining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida"gi Qonunda algoritmik xatolarni sug'urtalash mexanizmlarini joriy etish, shuningdek, ma'muriy va jinoiy qonunchilikda fizik egalik va raqamli boshqaruv o'rtasidagi chegaralarni aniqlovchi yangi institutlarni yaratish kechiktirib bo'lmaydigan vazifa hisoblanadi. Shu orqaligina innovatsion texnologiyalarning xavfsiz va huquqiy kafolatlangan rivojlanishini ta'minlashga erishish mumkin;

<sup>6</sup> Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. – 2019. – №. 2 (147). – С. 9-28.